

Sega GT™

Homologation Special

TECHNICAL NOTE

テクニカルノート

By applying the latest in automotive technology with a strict adherence to faithful reproduction and the physics of vehicle movement, we have succeeded in creating new dimension racing simulation.


SegaGT Homologation Special
TECHNICAL NOTE

CONTENTS

HOW TO DRIVE FASTER 4

【第1章】ドライビング

加速 8
減速 8
ギアシフト 10
操舵 11
荷重移動 12
ライン取り 13
ステア特性 15
ドリフト 16
駆動方式 18

【第2章】セッティング

スペック解説 22
セッティング解説
エンジン 24
トランスミッション 26
サスペンション 27
ブレーキ 30
タイヤ 30
ダウンフォース 31
目的別セッティングガイド 32
CLEATOR'S CAR COLLECTION 35

【第3章】データリスト

車種リスト 38
パーツガイド 49
コースガイド 58
レースリスト 62

HOW TO DRIVE FASTER

誰よりも速く走るために

さまざまなファクターを考えながら最速のドライビングを追求しよう

ドライバーライセンスを獲得し、いざレースに出てみたんだけど……どうもうまく走れない——「SegaGT」は、実在の自動車の挙動をリアルにシミュレートしてるだけあって、そんな悩みを抱えるプレイヤーも多いことでしょう。そこで、「ドライビング編」のスタートとして、コースを走る上で出てくるであろう疑問をピックアップし、Q&Aとしてまとめてみました。起伏に富んだレイアウトを持つコース「SNOWY MOUNTAIN<REVERSE>」を例にドライビングの基本を解説していきましょう。





COURSE
SNOWY MOUNTAIN<REVERSE>
▶P 59

Q スタートで出遅れてしまいます

せっかく予選で前のほうのポジションを獲得しても、決勝のスタートで後続車に抜かれてしまいます。エンジンはチューニングしているので、パワーは十分あるんですけど……。

A エンジンの最も有効な回転域にタコメーターの針を合わせましょう

スタートでは、車を前に押し出す力＝トルク（P 24参照）が重要になります。スタート前からアクセルの開け具合を調整。「GO」サインが出た瞬間に最大トルク発生回転数にタコメーターの針を合わせれば、抜群のスタートを決められるはずです（P 8参照）。もし、次のギアにシフトアップした瞬間、針が一気に落ちてしまうようであれば、トランスミッションをクロス化（P 10、26参照）しましょう。

Q 最終コーナーで前車との距離を詰めたのに直線で離されてしまいます

ブレーキを遅らせて最終コーナー入口で前車に追いついて、直線で追い抜こうとしたら、逆に離されてしまったんです。自分の車のほうがエンジンパワーはあったはずなんですけど…。

A 最終コーナーからの立ち上がりの加速を重視しましょう

コーナーに通常より速いスピード（オーバースピード）で入っていくと、コーナーに入ってからの車の姿勢が乱れてしまい、立ち上がりでスムーズに加速できません。もし、直線で前車を抜きたいのであれば、適正スピードで進入、立ち上がり重視のライン（P14参照）で最終コーナーをクリアするようにしましょう。また、車のセッティングを加速重視にすることも忘れないように（P32参照）。

Q 高速コーナーで車の挙動が安定しません

アクセルベタ踏みの高速コーナーで、車の挙動がどうも安定しません。車体が左右に揺れてしまい、外側へ外側へと膨らんでしまうんです。できれば減速せず曲がりたいんですけど…。

A サスペンションやタイヤのセッティングを見直しましょう

おそらくサスペンションが柔らかすぎるのでしょう。高速コーナーでサスペンションが柔らかすぎると、車体のローリング（左右方向への傾き）が大きくなってしまうのです。コーナリングで強い横Gが掛かると、アウト側が沈んでイン側のグリップが低下、結果、外側に膨らんでしまいます。サスペンションを硬くしつつ（P27、28参照）、グリップ力の高いタイヤに履き替えてみましょう。

Q 複合コーナーの出口で外側のガードレールにぶつかってしまいます

1つ目のコーナーは曲がれるんですが、2つ目でアウト側に膨らんでしまい、ガードレールに激突…。手前でブレーキは踏んでるんですけど、もっと減速しなきゃいけないんでしょうか？

A 次のコーナーを見据えた上で手前のコーナーをクリアしましょう

コーナーリングの基本は「アウト・イン・アウト」（P13参照）ですが、複合コーナーの場合、多少アレンジが必要になります。1つ目のコーナーではスピードを通常より落として、2つ目のコーナーを見据えたライン取りを行いましょう（P14参照）。ここの複合は上り坂になっている上に中間地点にバンプがあるため、高いスピードで入っていくと特に挙動が乱れやすいのです。

Q 他車に比べてどうも加速が良くありません

同じ馬力のはずなのに、まわりの車より加速が良くありません。シフトチェンジのたびに遅れをとってしまいます。特に上り坂では、タコメーターの針の動きが急に鈍くなるんですが……。

A 適正のギアを使ってトルク力を活かしましょう

走行中にタコメーターを確認してみてください。シフトアップ時のメーターの針が、レッドゾーンよりもだいぶ下回っていませんか。これでは次のギアに入れた時の回転数が、最もトルクを発生する回転域（P24参照）を下回ってしまい、加速力が得られません。もっとエンジンを回してからシフトアップする必要があります（P10参照）。特に上り坂では、レッドギリギリまで回してやりましょう。

Q 進入速度を考えてコーナーに入っているのに外側へ膨らんでしまいます

いつも、コーナーへの進入スピードを考えて、ブレーキとアクセルで調整しています。うまく曲がれるときもあるんですが、大抵アウトに膨らんで、ガードレールにぶつかってしまいます。

A 加減速時の荷重移動を頭に入れましょう

どうやらアンダーステア（P15参照）の傾向が強く出ているようです。問題は進入速度の調整の方法にありそう。車は減速すると前に荷重がかかるため、操舵している前輪が路面に押し付けられて（荷重移動→P12参照）曲がりやすくなります。この瞬間にステアリングを切るようにしましょう。逆に手前で減速しすぎて、コーナーに入る前に加速すると前荷重が抜けてアウトに膨らんでしまうのです。

Q クランク状のコーナーを曲がりきれずに壁にぶつかってしまいます

クランクの形状に合わせてステアリングを左→右と切っているんですが、どうしても壁にぶつかってしまいます。もっと減速しなければいけないんでしょうか？

A 直線的なライン取りでチャレンジしましょう

このクランクはトンネル入口で、道幅が急に狭まるためフルブレーキングで進入する人も多いはず。ですが、実際はアクセル全開で抜けることができるのです。こうしたコーナーは、ステアリングをあまり切らずに、コーナーの頂点から頂点をかすめるように直線的に抜けましょう（P14参照）。もし、曲がりきれないと思ったら、一瞬アクセルを抜いてラインを修正すればいいのです（P9参照）。

CHAPTER 1
DRIVING

第1章 ドライビング



加速 ACCELERATION

いかにしてロスを抑えるかがポイント

アクセルを開ければ車速は高まっていく――加速の基本原理は非常に単純ですが、"より速く"というテーマがそこに加わった途端、さまざまな要素を考える必要が出てきます。加速操作によって生まれるロスを抑えて、効率よくスピードを乗せましょう。

■アクセルを開ける

ストレートやアクセル全開の高速コーナーは、基本的にその開度を調整する必要がありません。逆に、減速が必要な中・低速コーナーでは、アクセルワークがコーナリングのポイントとなります。アクセルをオフにしたり、一定量の開度をキープ（パーシャル状態）したり、小刻みに開閉したりするなどの操作が必要になってきます。さらに、アクセルコントロールで、車の向きを変えることも可能です（P 14参照）。



［アクセルコントロールでスリップ量をコントロールする］

アクセルを開けてパワーをかけると駆動輪がホイールスピン（空転）し、タイヤから白煙が上がることがあります。このホイールスピンの量をコントロールすることで、効率の良い加速力を得られます。

スタート（0発進）

タコメーターの針が最大トルク（P 24参照）の発生回転数よりやや高めの位置になるようアクセル開度をキープ。「GO」と同時に全開。その際、多少ホイールスピンさせる（させすぎは×）くらいのほうがトラクション（駆動力）がかかり、加速が良くなります。



コーナリング（立ち上がり）

クリッピングポイント（P 13参照）を通過後、アクセルをじわじわと開けながら加速していくのが基本。一気に開けるとテールスライドやホイールスピンを起こし、加速が鈍ってしまいます。また、パワーの大きい車では、スピンしてしまうこともあります。



減速
DECELERATION

フット&エンジンブレーキを効果的に組み合わせる

車を速く走らせる上で最も難しいとされているのが「減速」です。スピードを出すこともちろん重要ですが、それ以上に確実な減速ができなければ、最速タイムを叩き出すことはできません。ブレーキングのタイミングを完璧にマスターしましょう。

■フットブレーキを踏む

減速の基本となるフットブレーキ。コーナーの手前でいかに短時間で適正速度まで落とせるかがポイントになります。ブレーキング開始のタイミングは、その時のスピードや進入するコーナーのR（回転半径）によって違ってきますので、看板やガードレール、縁石など、自分なりの目印をみつけておくといいでしょう。なお、ブレーキバランス（P.30参照）の調整具合によっては、フルブレーキングした際にタイヤがロックし、適正速度まで減速するのに長い距離が必要になってしまいます。ブレーキングは、タイヤがロックする寸前の状態がベスト。反復練習でその感覚を体得しましょう。



■アクセルを抜く

「フットブレーキで減速するほどでもないけど、アクセル全開ではきつい」というコーナーでは、アクセルを一瞬抜いてやるといいでしょう。ステアリングを切っている方向へフロントが入っていく（タックイン）ので、より曲がりやすくなります。コーナリング中にアウトへ膨らみだした場合にも、このタックインを利用してラインを修正しましょう。なお、タックインの利き具合は駆動方式（P.18参照）によって違ってきます。





速く走るならサイドブレーキは不要

サイドブレーキを使うと、リヤタイヤを瞬時にロック（グリップを失う）できるため、テールスライドからドリフト（P.16参照）に持っていきやすくなります。道幅が狭くコーナーのRがきついNIGHT SECTIONのようなコースでは使えないこともありませんが、立ち上がりからの加速が遅れてしまうため、タイムアップにはつながりません。本物のレースでも、サイドブレーキを使ってコーナリングするドライバーは皆無です。

ギアシフト
GEAR SHIFT

エンジン音で適正なギアポジションを把握する

ミッションにはAT（オートマチック）とMT（マニュアル）がありますが、タイムをコンマ1秒でも削りたいのであれば、やはりMTでしょう。シフトワークのコツさえつかめば、エンジンパワーを効率よく、最大限に引き出すことができるからです。

■シフトアップする

基本的には、シフトアップして回転が落ちた際に、タコメーターの針がパワーバンド（エンジンパワーを効率よく発揮できる回転域→P 24参照）に入っている――つまり、常にパワーバンドを使えるようなシフトアップを行っていけばOKです。ただし、エンジンの性能やミッションのギア比によってそのタイミングは変わってきます。例えばノーマルミッションの場合、各ギア間が離れているため、シフトアップ後の回転数がパワーバンドを下回ることがあります。これでは、スピードの乗りが悪くなってしまうので、ピークパワーを多少越えた時点でシフトアップ、回転が落ちたときにもできるだけパワーバンドに入る回転域をキープすることが重要となります。なお、クロスミッション（P 26参照）にした場合は、回転が落ちる度合いが少ないので、常にパワーバンド内でのシフトアップが可能です。シフトアップのタイミングをつかんだら、タコメーターに目をやることなく、エンジン音を頼りにシフトワークができるようにしましょう。

■シフトダウンする

クラッチ操作がないため、シフトダウン自体はそれほど難しくありません。基本はシフトアップと同様、タコメーターの針がパワーバンドに入るようすればいいのです。ただし、シフトダウンした際にメーターの針がレッドゾーンに入ってしまう（オーバーレブ）と、出力が落ちて加速が鈍くなったり、シフトロックになって挙動が乱れたりすることがありますので注意しましょう（実車ではエンジンが壊れることもあります）。なお、ノーブレーキでのシフトダウンもあり得ます。これは減速目的ではなく、コーナーのR（回転半径）に合ったギアに入れることで、コーナリング中の安定感と脱出時の立ち上がりスピードを稼ぐためのテクニックです。

操舵 STEER

さまざまな挙動を示す車をコントロールする

レースでは、コーナーでクルマの向きを変えるときのきっかけ作りとしてステアリング操作を行います。コーナリング速度等に応じて切れ角を微妙にコントロールしていきましょう。また、車の姿勢を制御するときには素早い操作が必要になります。

■ステアリングを切る

車は必ずしもステアリングの切れ角分だけ曲がるとは限りません。駆動方式（P18参照）やタイヤのグリップ力、コーナリング速度などによってその度合いは異なります。中でも重要な要素が荷重移動（P12参照）。鋭く車の向きを変えるためには、ブレーキを残しながらステアするようにしましょう。




■カウンターステアで車の姿勢を立て直す

コーナリング中に強いオーバーステア（P.15参照）が発生、リヤタイヤがスライドを始めたら、ステアリングをコーナーとは逆の方向に切ってみましょう（カウンターステア）。タイミングをうまく合わせればスピンを回避できます。カウンターを当てるようなコーナリングは決して速くはありませんが、トラブル回避にマスターしておきたいテクニックです。





❶リヤがアウト側へ滑り出します。右コーナーでステアリングは当然右に切れているため、このままではスピンしてしまいます。

❷ステアリングをコーナーとは逆の左へ切ることで、リヤタイヤの滑りを止め、スピンを防ぎます。



荷重移動
WEIGHT MOVEMENT

重心をコントロールしてグリップ力を高める

どんな車でも、路面と直接触れているのはたった4本のタイヤ。それだけに、この4本のタイヤのグリップ力をどれだけ有効に生かしてやれるかが重要になります。その意味で最も強く意識しておかなければならないのが、各タイヤに掛かる荷重の大小です。

■加減速で車の重心を移動させる

同じ車で、同じコーナーへ同じ速度で進入しても一方が理想的なラインをトレース、もう一方がアウト側へ膨らんでしまう　そんなこともあり得ます。要は進入時に4本のタイヤのどこに「荷重」が掛かっていたかです。進入速度が同じでも、加速中の速度なのか減速中の速度なのかで、結果が異なるのです。





フロント荷重



ブレーキングやシフトダウン、アクセルオフといった減速操作を行うと重心が前方へ移動し、フロントが沈みます。これによって操舵しているフロントタイヤが路面に押しつけられるため、曲がりやすくなります。逆にリヤは浮き気味になるので、テールスライドを起こしやすくもなります。

リヤ荷重



アクセルを開けると重心が後ろに移動　リヤが沈みます。これによりフロントが浮き気味になってフロントタイヤのグリップ力が減るため　曲がりにくくなります。コーナー進入の際　アクセルを開けている状態（リヤ荷重）でステアリングを切るとアウトに膨らんでしまうのはそのためです。

ライン取り LINE TRACING

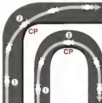
旋回半径を大きく取ってコーナリングスピードを稼ぐ

コーナーの攻め方で、タイムは大きく変わってきます。要はコーナリングスピードを高めればいいわけですが、そのためには進入で適正なスピードまで減速すること、そして理想的なラインをトレースすることが重要になってきます。

■「アウト・イン・アウト」と「スローイン・ファーストアウト」

単独コーナーのライン取りは、回転半径を大きく取ることができる「アウト・イン・アウト」が基本。また、「スローイン・ファーストアウト」で、進入より立ち上がり重視のコーナリングを行うことも重要です。ただし、「スローイン」といっても、適正速度より落としてしまうと、その分遅くなります。





❶アウト側からコーナーへアプローチ。手前で適正速度まで確実に減速しながら、イン側へステアリングを切ります。

❷CPを通過したら、アクセルを開けてアウト側へ膨らみながらコーナーを脱出します。この際、アクセルを一気に開けるとリヤがスライドしてしまいますので、じわじわと開けていきましょう。

CP=クリッピングポイントとは

コーナリング中、車がコーナーの最もイン側に近付くポイントを「クリッピングポイント」と言います（「クリッピング」「クリップ」「CP」と略されることも有ります）。クリッピングポイントをコーナーのどの位置に取るかによって、ラインやコーナリングスピードが大きく変わってくるのです（P.14参照）。

■同じコーナーでもCPの位置取りで走りのスタイルは変わる

理想的な「アウト・イン・アウト」のラインでは、コーナーほぼ中央にクリッピングポイントを取ることになります。ただし、状況によってはクリッピングポイントの位置をアレンジし、走りのスタイルを変えることも必要になってきます。ここでは代表的なパターンを説明しましょう。

手前にCPを取る＝進入重視



進入で前車を抜きたい場合、相手のインに入ってギリギリでフルブレーキング。CPを手前に取り、減速しつつインをキープして相手のラインを抑えます。

奥にCPを取る＝立ち上がり重視



コーナー先に長い直線がある場合、立ち上がり加速をより重視します。早めの減速で回り込むよう進入、奥にCPを取って手前から加速状態に入るのです。

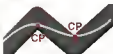
■複合コーナーではライン取りにアレンジを加える

複数のコーナーが連続する複合コーナーの場合、基本の「アウト・イン・アウト」ではうまくコーナリングできないことがあります。各コーナーのCPの位置を考えて、最速のラインをみつけだしましょう。



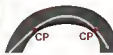
S字コーナー

手前のコーナーをアウト・イン・アウトで抜けると、奥のコーナーのライン取りが難しくなります。そこで、手前のコーナーでは奥にCPを取り、奥のコーナーの立ち上がりを重視したラインをトレースしましょう。



シケイン

Rが小さいため、ステアリングを右に左に大きく切ってしまうと、大幅なタイムロスとなってしまいます。コーナーの頂点から頂点をかすめるよう直線的に抜けるようにしましょう。



Rが異なる複合コーナー

1つのコーナーと見なしてCPを2カ所取るのがセオリーです。1つ目のコーナーのCPを通過したら、アウトに膨らみすぎないようにしながら車の向きを2つ目のコーナーへ向け、イン側へ加速していきます。

ステア特性
STEER SPECIFICS

前後のグリップバランスの違いで変化するステア特性を理解する

ステアリングを切っても、車は思ったとおりに曲がってくれない──こんな問題にぶつかってはいないでしょうか。車のステア特性を知り　理想的なコーナリングを身に付けましょう。

■アンダーステアとオーバーステア

ステアリングを切った量だけ曲がる「ナチュラルステア」に対し、曲がらないのが「アンダーステア」、曲がりすぎるのが「オーバーステア」です。この2つのステア特性を頭に入れておきましょう。

アンダーステア



ステアリングを切った量よりもアウト側に膨らんでしまう特性。ブレーキングやアクセルオフで減速して立て直さないと、そのままコースアウトしてしまいます。

アンダーステアを解消するには

コーナー進入時に十分減速する(フロント荷重にする)
フロントにグリップ力の高いタイヤを履く
フロントのメカニカルグリップを高める
フロントのダウンフォースを高める

ブレーキングでフロント荷重にしながらステアリングを切りましょう。要するに操舵しているフロントのグリップを高めて上げればよいのです。

オーバーステア



ステアリングを切った量よりもイン側に切れ込んでしまう特性。車の向きを積極的に変えていきたいときに、意図的にこの特性を利用することもあります。

オーバーステアを解消するには

コーナリング中にパワーをかけすぎない
リヤにグリップ力の高いタイヤを履く
リヤのメカニカルグリップを高める
フロントのダウンフォースを高める

コーナリング中に一気にアクセルを開けることは禁物です。コーナー進入時にブレーキを強く残しすぎた場合もオーバーステアを誘発します。

ドリフト
DRIFT

テールスライドの量をコントロールする

パワーを一気にかけたときや強いブレーキングを行ったときに発生するテールスライド。このスライドの量をコントロールすることで、リヤタイヤを滑らせながら高いスピードをキープできるコーナリング＝ドリフトを狙うことができます。

■ステアリング操作をきっかけにアクセルでコーナリングする

高速からフルブレーキング、強いフロント荷重でステアリングを切るとリヤが滑り始めます。この状態でコーナーに入り、車の向きを一気に変えましょう。ノーズが出口のほうに向き始めたらステアリングを直進状態（ゼロ舵角）に戻し、アクセルを開けながらきれいに立ち上がれれば、ドリフト成功です。ポイントは、ステアの戻し。戻しが遅れると、カウンターを当てざるをえず、かえって遅くなります。







【ドリフトアングルをコーナーのRに合わせる】

速いドリフトを決められるかどうかは、ドリフトアングルで決まってきます。このアングルはコーナーのRに合わせることが重要で、アングルが小さいとアウトに膨らんでしまいますし、大きいとテールスライド量が増え、派手な（＝効率の悪い）大カウンター走行、最悪はスピンを誘発してしまいます。ドリフトでコーナーを抜けるときは、アクセルやブレーキ、ステアリングでドリフトアングルを調節するようにしましょう。



ドリフトアングルがコーナーのRと合っている

ドリフトアングルとコーナーのRがピタリと合い、ステアリングが直進状態（舵角ゼロ）――これが、タイムアップにつながる理想的なドリフトです。車の向きが速く変えられる分、立ち上がりで早いタイミングからアクセルを全開にできるため、脱出スピードを高められるのです。

ドリフトアングルがコーナーのRよりも大きい

一見、速そうに見える派手な走りですが、実はドリフトアングルがコーナーのRよりも大きくなった時点で、タイムロスしていることになります。カウンターステアは、サーキットではあくまでスピン回避のテクニック。カウンターが当たった時点でドライバー的には「しまった！」なのです。

「グリップ走行」が必ずしも遅いわけではない

「ドリフト走行よりもグリップ走行のほうが速い」――これが一般的にドラテクの常識とされていますが、実はこの"常識"は大きな誤解をはらんでいます。本来、レースの世界では、F1も、GTカーも基本はドリフト走行なのです。派手なカウンターが当たらず、見た目では判別できないほど高速でドリフトしているために、外側からはグリップ走行に見えるだけ。つまり、実際はリヤを滑らせているのに、挙動が一切乱れず、グリップしているように見えてしまう走りが、一般的に言われる「グリップ走行」であり、最速の「ドリフト走行」なのです。

駆動方式
DRIVE TYPE

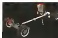
駆動方式による車の特徴に合わせた走りをする

駆動方式──エンジンと駆動輪の位置関係は、車の性格を表す重要な要素です。たとえば、駆動を担うのがフロントタイヤかリヤタイヤなのかで車の動きは大きく変わり、その動きに応じたドライビングスタイルを採ることが必要になるのです。

■エンジンの位置と駆動輪別によって車の動きは変わる

駆動方式は「FF」「FR」「MR」「RR」「4WD」の5タイプ。「SegaGT」にはその5タイプがすべて登場します（ただし「RR」はオリジナルカーのみ）。どの方式がベストとは一概には言えませんので、それぞれメリットとデメリットを把握した上で実際に走り比べ、自分に合った駆動方式の車をチョイスしましょう。







高い操縦安定性を誇るレイアウト

フロントにエンジンを搭載し、フロントタイヤで駆動する形式。室内のスペースを大きく取れるため、現在の国産車の多くがこの形式を採用しています。エンジンとミッションが隣接している分、動力の伝達効率に優れ、舵取りと加速を担うフロントタイヤがエンジンの重みで路面に押しつけられるため、操安性が高い点がメリットです。ただし、逆に舵取りと加速の両方の役割をフロントタイヤが受け持つことになるため、フロントのグリップが弱く、コーナリング中はアンダーステアが表れやすい傾向があります。

FF車のドライビングスタイル

上記のとおり、アンダーステアはある種FFの宿命とも言え、加速時は特にその傾向が強くなります。コーナー進入時には、フロント荷重にしてフロントタイヤのグリップを高めてやりましょう。また、FFはアクセルオフによるタックイン（コーナーのイン側に車が向く現象）が強い傾向にあるので、これを利用するのも手です。



ドリフトコントロールがしやすいレイアウト

フロントにエンジンを搭載し、プロペラシャフトを介してリヤタイヤで駆動する形式。舵取りを行わないリヤタイヤで駆動するため、限界付近での操縦性には長けています。また、加速でリヤ荷重になると、駆動輪のリヤタイヤのグリップ力が達すため、パワーを無駄なく路面に伝えることができる点も特徴の1つです。逆に、減速によるフロント荷重で駆動輪が浮き気味になるとテールスライドを起こしやすくなり、アクセルオンで強いオーバーステアが顔を覗かせることになります。

FR車のドライビングスタイル

コーナー手前で強いブレーキングからターンインしたり、コーナリング中にアクセルを一気に開けたりするとテールスライドを起こし、挙動が乱れたり、スピンする可能性が大。逆にドリフトは決めやすいので、アクセルワークでスライド量をコントロール、車の向きを素早く変えて、アクセル全開で立ち上がることも可能です。



前後のバランスに優れたレイアウト

車のほぼ中央（運転席の後ろ）にエンジンを搭載し、リヤタイヤで駆動する形式。車を構成するパーツで最も重いエンジンが中央にあることで、重量が4輪に対して均等に配分されているためバランスが良く、操縦性が非常に高いのが特徴です。また、重心が中央にあるので、ステアリングを切った際の反応が鋭く、あらゆるスピード域での運動性能が優れている点も見逃せません。ただし、限界を超えると急激なオーバーステアに陥り、立て直しも難しいことから、それなりの腕が必要となります。

MR車のドライビングスタイル

基本特性はナチュラルステアですが、高速走行時には強いオーバーステアを示します。パワーが大きくなってコーナリングスピードが増すと、その傾向は顕著になりますので、FR車以上に慎重なアクセルワークが必要です。また、ドリフトアングルを大きく取りすぎた場合は、できるだけ早くカウンターを当てましょう。

RR
REAR ENGINE REAR DRIVE



駆動力を無駄なく路面に伝えるレイアウト

リヤ（タイヤより後ろ）にエンジンを搭載し、リヤタイヤで駆動する形式。『SegaGT』に登場する市販車でこの形式を採用しているタイプはなく、オリジナルカーのみ扱うことが可能です。重いパーツがリヤに集中しているためトラクション（駆動力）がかかりやすく、加速性に優れています。また、減速してフロント荷重にすると重量バランスが取れ、理想的なラインをトレースしやすくなります。ただし、FRやMR以上にオーバーステアが強く、立て直しも非常に困難な点がデメリットです。

RR車のドライビングスタイル

アクセルの開け方1つで挙動が大きく変わります。一気に開けるとリヤが瞬時に滑り、ほかの駆動方式と同じようなタイミングでのカウンターステアではほぼ確実にスピンしてしまうでしょう。カウンターのタイミングはワンテンポ早く、を心掛けること。また、ステア操作に対する反応がやや甘いので、フロント荷重は必須です。

4WD
FOUR WHEEL DRIVE



パワーが大きくなるほど性能を発揮するレイアウト

4輪すべてで駆動する方式で、エンジンはフロント（F4WD）かミッドシップ（M4WD）に搭載されます。すべてのタイヤが加減速を担うため、パワーが大きくなるほどその真価を発揮。抜群の直進安定性と加速性能を誇り、テールスライドを起こした場合でも容易に立て直すことが可能です。一方、デメリットとしては駆動輪が多い分、前へ進もうとする力が大きいため、アンダーステアになりやすい点と、複雑なメカニズムからどうしても車重が重くなってしまう点があげられます。

4WD車のドライビングスタイル

テールスライドが少ない上にトラクションがかかりやすいため、スタート時やコーナーの立ち上がりではある程度大きくアクセルを踏み込んでもスムーズに加速することができます。ただし、コーナリング中はFF車以上に強いアンダーステアが現れますので、コーナー進入時のブレーキング＋フロント荷重を怠らないようにしましょう。

CHAPTER2
SETTING
[第2章]セッティング

スペック解説

スペック表には、その車の基本的な性質が記されています。各項目の意味をきちんと理解すれば、ドライビングやセッティングの方向性がおのずと見えてくるはずです。

すべては車のスペックを知ることから始まる



ここでは、ゲーム中に確認することができる各種スペック値を、「サイズ・重量」「エンジン」「足回り」の3つのカテゴリーに分けて説明していきます。スペックは、その車の操縦性や運動性能、最高速や加速性能を具体的に表していますので、チューニングやセッティングを行う前にきちんとチェックしておきましょう。

サイズ・重量

運動性能に関わるサイズと重量

項目は全部で7種類。「TREAD」「WHEEL BASE」「MASS」「BALANCE」は、その車の運動性能に大きく関わります。



LENGTH	全長。全長が短いとホイールベース（下記参照）も短くなるため小回りが利き、長いとホイールベースを長くとれるので直進安定性が高まります。
WIDTH	全幅。全幅が長い程とトレッド（下記参照）が広がるため、コーナリング時の安定性が高まります。
HEIGHT	全高。より低いほうが空気抵抗が少なくなり、スピードの乗りが良くなります。
TREAD(F/R)	左右のタイヤ幅の中心間の距離。前後のサイズが異なる車もあります。トレッドが広いほど横方向への揺れ（ローリング）が少なくなり、コーナリング時の安定性が高まります。特に高速コーナーでは、トレッドの広さが武器となるでしょう。
WHEEL BASE	前後のタイヤの中心（車軸）間の距離。ホイールベースが広い程と直進安定性が高まり、上下の揺れ（ピッチング）も少なくなりますが、コーナリング中は外に膨らむ傾向になります。一方、狭い場合は、コーナーで小回りが利きますが、直進安定性には欠けます。
MASS	車両総重量。軽くなる程と加速性能や運動性能が高まります。
BALANCE	前後の重量バランス。駆動方式によって異なり、荷重移動時のグリップ力やステア特性などに影響します（第1章「ドライビング」を参照）。

エンジン

加速や最高速に関わるエンジン

車の性能を考える上で最も大きな目安となるのが、エンジンのスペックです。下記の数値を読み取ることで、その車がどのくらいのパワーを発生するのかを知ることができます。

OUTPUT	最大出力。単位は馬力（ps）/1分間のエンジン回転数（rpm）。馬力が大きい程と最高速が伸びます（詳細はP 24参照）。
TORQUE	最大トルク。単位はトルク力（kgm）/1分間のエンジン回転数（rpm）。トルクとは車を前に押し出す力のことで、トルクが大きい程と加速が高まります（詳細はP 24参照）。
DISPLACEMENT	総排気量。車の大きさの標準となる数値で、ボア（シリンダーの内径）×1/2を2乗した数値に円周率、ストローク（ピストンの行程）、気筒数を掛けることで算出されます。同じ排気量でもボアやストロークの大きさによってパワーは違ってきます。
ENGINE TYPE	エンジンの形式。エンジンは大きく分けると、ピストンの上下運動によって出力するレシプロ形式と、ローターの回転運動によって出力するロータリー形式があります。レシプロエンジンの場合はさらに、シリンダーの配列方式（STRAIGHT＝直列、V TYPE＝V型、FLAT＝水平対向など）や数、吸排気系のバルブ&カムシャフトの数や配置形式（DOHC＝ダブルオーバーヘッドカムシャフト、SOHC＝シングルオーバーヘッドカムシャフトなど）で種類分けされています。
ASPIRATION	エンジンの吸気形式。NAが自然吸気に対し、TURBOとSUPER CHARGERは大量の空気を吸い込み、圧縮して強制的にシリンダー内に押し込みます。そのため出力が上がり、馬力やトルクが大幅にアップします。

足回り（サスペンション&タイヤ）

車の挙動や旋回性能に関わる足回り

足回りは、車体の重量を支えながら「加速」「減速」「操舵」という車の基本運動能力を担っています。サスペンションやタイヤの形状1つで、車の動きは大きく変わってくるのです。

SUS(F/R)	フロントとリヤのサスペンション形式。ストラット式やダブルウィッシュボーン式、リンク式やトレーリングアーム式などがあります。
TIRE(F/R)	フロントとリヤのタイヤサイズ。表記は、タイヤの幅（mm）/扁平率（タイヤの横幅に対する高さの割合）ホイール径（inch）となっています。

セッティング解説

車の各部にパーツを装着し、数値的に性能がアップしても、実際に走らせるとさまざまな問題が出てくるはず。各パーツを調整して操縦性や運動性などの向上を図りましょう。

セッティングを突き詰めてベストな車に仕立て上げる



ステア特性などを理解した上で荷重移動やライン取りを行っているのに、うまく走らせることができない――その原因は、車がきちんとセッティングされていないということが考えられます。各セッティング項目を理解した上で調整していけば、今までとは比べものにならないほどドライビングしやすくなるはずです。

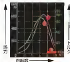


ブースト圧を調整して馬力やトルクを上下させる

エンジンのセッティングでは、過給器（ターボ&スーパーチャージャー）の圧力を調整して、パワーを高めることができます。その前に、馬力とトルクの性能曲線の見方を理解しましょう。

■エンジンのポテンシャルを表す馬力曲線とトルク曲線

エンジンの性能アップを図る上で見落とせないのが、下の性能曲線のグラフです。これは、エンジン回転数に対する馬力とトルクの大きさを表していて、加速や最高速に影響してきます。



❶馬力曲線（パワーカーブ）
エンジン回転数に対する馬力を表した曲線。左のグラフの場合7000回転で最大馬力を発生することになります。また、馬力が盛り上がりだす回転域から最大馬力発生回転域までを「パワーバンド」と言い（左のグラフの場合は4000～7500回転くらい）ます。走行中は常にこのパワーバンド内に入れておきましょう。

❷トルク曲線（トルクカーブ）
エンジン回転数に対するトルクを表した曲線。左のグラフの場合6300回転で最大トルクを発生することになります。また、トルクが盛り上がりだす回転域から最大トルク発生回転域を「トルクバンド」と言い（左のグラフの場合は3800～7000回転くらい）、シフトアップはこのパワーバンド内で行うとスムーズに加速できます。

❸レッドゾーン
エンジンの最大許容回転数を超えたゾーン。レッドゾーンまでエンジンを回す（オーバーレブ）と、馬力やトルクが急激に落ちます。またシフトダウン時にレッドゾーンに入れてしまうと、シフトロックと呼ばれる現象が起き、車の挙動を乱してしまう原因となります。

TURBO BOOST [ターボブースト]→ターボチャージャーのブースト圧を調整する

ブースト圧とは、ターボによって吸い込んだ空気を圧縮し、シリンダー内に押し込んだプラス圧力のこと。排気ガスを外へ逃がすバルブ（弁）にかかる圧力を電子制御し、ブースト圧を調整します。

ブースト圧のレベルを下げると、最大馬力と最大トルクが減り、最高速と加速力が下がります。逆に、ターボラグ（アクセルを開けてから本来の加速力を発揮するまでの時間の遅れ）が小さくなるため、アクセルに対する車の反応は良くなります。いくらパワーやトルクがあっても、それを発揮できなければ宝の持ち腐れ。自分の運転技術に合わせてブースト圧を調整、扱いやすい特性にしましょう。

ブースト圧のレベルを上げると、最大馬力と最大トルクが増し、最高速と加速力が高まります。ただし、ターボラグは大きくなります。アクセルを開けてからワンテンポ遅れて急激にパワーが出るようになり、コーナー立ち上がりでは、扱いにくくなります。特に低速コーナーでは、挙動が乱れやすくなるので、素早い操作が要求されます。過敏な車の反応を制御できるなら、迷わず上げましょう。

MIN ← → MAX

SC BOOST [スーパーチャージャーブースト]→スーパーチャージャーのブースト圧を調整する

スーパーチャージャー内部のパーツを交換してエンジンとコンプレッサー（吸気を圧縮する装置）の回転比率を変え、ブースト圧（意味はターボと同じ）を調整します。

スーパーチャージャーは、エンジンが回転中、常に作動しているため、ターボラグは少なく、低速から効果を発揮します。ただし、最大馬力、最大トルクともにそれほど大きくは上がりません。当然、ブースト圧を低くすれば、出力は低下しますが、下げることによるメリットはほとんどありませんし、アクセルに対する反応もそれほど変わりません。基本的に下げてしまうのはナンセンスでしょう。

ブースト圧を高めれば最大馬力も最大トルクも上がりますが、スーパーチャージャー自体が元々低回転設計なこともあって、その上がり幅はターボチャージャーよりも落ちます。また、ブースト圧のMAXレベルも低いため、飛躍的なパワーアップを望むことはできません。それでもブースト圧を上げることのデメリットはないに等しいので、基本的にはMAXまで上げておきましょう。

MIN ← → MAX



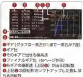
ギア比を調節してエンジンの性格を変える

トランスミッションをクロス化すると、各ギア間のつながりがスムーズになり、スピードの乗りもよくなります。ローからトップの各ギアとファイナルギアを調整、コースに合ったギア比を見つけましょう。

■各ギア比を調節する

「RACING」のトランスミッションを装着時のみ、各ギア比を調整することができます。ギア比を小さくすると最高速が高まりますが加速が悪くなり、大きくした場合はその逆になります。調整時の指針として下記に例をあげましたので参照してください。基本的にコースのレイアウト（高速、中速、低速）に合わせてコーナーごとに臨機応変に調整していくことが重要になります。





❶ギア（グラフは一番左が1速で一番右が7速）
❷ギア比
❸そのギアで出せる最高速
❹ファイナルギア比（右ページ参照）
❺各ギアの最高速（上記❸）が出る回転数
❻上記❺の回転数でシフトアップした際に落ちる回転数

例：2速のギア比を調整する

ギヤ比を小さくする

3速との間隔が狭まり、3速にシフトアップした際に落ちる回転が少なくなるため、高回転（トルク大）をキープしたまま加速することができる上に、中速域でのスピードの乗りが良くなります。また、2速での最高速も伸びますが、1速から2速にシフトアップした際に落ちる回転が大きくなってしまうため、低速域の加速は悪くなります。



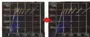
ギヤ比を大きくする

1速との間隔が狭まり、1速から2速にシフトアップした際に落ちる回転が少なくなるため、高回転（トルク大）をキープしたまま加速することができる上に、低速域でのスピードの乗りが良くなります。ただし、2速の最高速は下がる上に、次の3速にシフトアップした際に落ちる回転が大きくなってしまうので、中速域の加速は悪くなります。



■ファイナルギア比を調節する

「SPORTS」か「RACING」のトランスミッションを装着していると、ファイナルギア比を調整することができます。ファイナルギアは、ミッションから伝わった動力を最終的に車輪へ伝えるギアのことを指し、このギア比を調整することで、1～6or7(「RACING」を装着すると1段増えます)速の全体のギア比を変えることができます(小さくすれば最高速重視、大きくすれば低速域の加速重視)。トランスミッションのセッティングは、ファイナルを決めた上で、各ギヤ比を細かく調整していきましょう。



サスペンション
SUSPENSION

足回り全般を調節して運動性能を高める

車のセッティングは、足回りから始めるのがセオリー。足回りを固めれば操縦性は向上し、限界域での車の挙動も安定。コーナリングスピードを高められるので、結果、速く走ることができるのです。

SPRING RATE [スプリングレート]→スプリングの硬さを調整する

路面に対する車体の動きをコントロールするスプリングの硬さを調整します(「RACING」のサスペンションキットを装着時のみ調整可能)。ダンパー(P 28参照)と合わせてセッティングしましょう。

スプリングレートを下げると、路面のギャップをスプリングが吸収してくれるため、走行安定性は基本的に高まります。ただし、スプリングが柔らかい分、減速域でのローリング(左右への振れ)やピッチング(前後への振れ)は大きくなります。さらに、コーナリング中は横Gによってアウト側が大きく沈み、イン側が浮き気味になるため、グリップ不足によるアンダーステアの傾向が強くなります。



スプリングレートを上げると、高速走行で安定します。横Gが掛かってもアウト側が沈み込みにくくなるため、鋭いコーナリングも可能になります。ただし、縁石やバンプに乗り上げたときに車体が跳ねてしまう気難しい性格も現れます。こうなると、4輪がきちんと路面に接地していない時間が生じてしまい、姿勢の修正が困難になって、急激にコントロールを失うこともあります。

MIN ←→ MAX

RIDE HEIGHT［ライド・ハイト］→車高を調整する

床下から路面までの距離（グラウンドクリアランス＝最低地上高）を調整して、車の重心の位置を変えます。「SPORTS」か「RACING」のサスペンションキットを装着時に調整可能です。

車高を低くすると重心が下がり、ローリングやピッチングが抑えられ、操縦性も高まります。また、全体的に挙動が鋭くなるので、タイムアップを狙う場合は、車高を低めに調整するのがセオリーです。ただし、コーナーでは横Gを吸収するストローク量が減る分、踏ん張りが利かなくなり、テールスライドが出やすくなります。硬めのスプリングやダンパー、タイヤでグリップを高めてやりましょう。



車高を高くすると重心が上がり、走行安定性がアップ。さらに、コーナリング時に横Gを吸収するストローク幅が大きくなることで、アウト側が沈み込んで踏ん張りが利きやすくなります。ただし、イン側が浮き気味になる分、アンダーステアは強くなり、不安定な挙動を示すようになってしまいます。また、全体的に動きが鈍くなるため、基本的には初期設定より上げない方がいいでしょう。

MIN ⟷ MAX

DAMPER［ダンパー］→減衰力を調整する

スプリングが伸縮するスピードを抑え、車体の揺れ戻しを防ぐのがダンパーの役目です。スプリングレートの強度に合わせてセッティングしていくのがセオリーです。

ある程度のロール量をキープして走行安定性を高めたい場合、スプリングレートを下げる方向に持っていきます。ただし、スプリングの伸縮だけに頼っていると安定しないため、ダンパーも弱めにセットしてこれを制御してあげるのです。逆にスプリングレートが高いのに、ダンパーを弱くしてしまうと、スプリングの伸縮を制御できなくなるので、ギクシャクした不安定な動きになります。



ロール量を減らしてコーナリング性能を高める場合、スプリングレートを上げる方向に持っていきます。これに合わせてダンパーを強くすれば、ノーズダイブ（減速によってフロントが下がる状態）やローリングのスピードが抑えられるため、素早い荷重移動によってより鋭く曲がることができます。また、弱いスプリングに強いダンパーを組み合わせると、粘りのないゴツゴツとした動きになります。

MIN ⟷ MAX

CAMBER【キャンバー】→タイヤのキャンバー角を調整する

キャンバー角とは、車を真正面から見たときのタイヤの傾き度を表します。キャンバー角を大きくすると、タイヤは「ハ」の字形に傾きます（この状態をネガティブキャンバーと言います）。

コーナリング中に横Gを受けることで、タイヤは接地面を軸に傾きます。この際、キャンバー角が少ないと、タイヤが路面に対してまっすぐ接地しなくなり、グリップ力が低下。操舵輪が傾いていれば曲がりにくくなり、駆動輪が傾いていると、ハワーオンによって滑りやすくなってしまいます。とはいえ、初期設定は0度。無理につける必要はありません。車の性能やコースに応じて考えましょう。



キャンバー角をある程度つけていくと、コーナリング中にタイヤが路面に対してきっちり接地するようになるため、グリップ力が高まります。ただし、角度をつけすぎると、逆にタイヤと路面がうまく接地しなくなり、グリップは低下。直進安定性にも悪影響を及ぼします。目安は1～2度程度。あとはスプリングレートやダンパー、車高によるロール量に応じて微調整していくのがいいでしょう。

MIN ←→ MAX

STABILIZER【スタビライザー】→車体のロール量を調整する

スプリングやダンパーを固めればロール量は抑えられますが、バンピーな路面では操縦性が悪化してしまいます。そこで、スタビライザーを併用してロール量を調整しましょう。

スタビライザーをソフト寄りにするとロール量が大きくなり、走安性が高まります。ただし、コーナリング中は車体がロールすることでイン側タイヤが浮き気味になり、グリップ力が減少、アンダーステア傾向が強くなります。なお、スプリングとダンパーを硬くしている場合、スタビライザーをソフトにすることにあまり意味はありません。スタビライザーは補助的パーツとして考えましょう。



スタビライザーをハード寄りにしてロール量を抑えると挙動が安定するため、シャープなコーナリングが可能になります。ただし、スタビライザーのみでロール剛性を高めるとスプリング&ダンパーの仕事を妨げます。コーナリング中はしっとりとした粘りがなくなり、コントロールしにくくなってしまいます。また、フロントを強化するとアンダーに、リヤを強化するとオーバーになります。

SOFT ←→ HARD

前後のブレーキのバランスを調整する

ブレーキコントローラを装備している場合のみ、フロントとリヤのブレーキバランスを変えることができます。自分のドライビングスタイルに合わせて効き具合のバランスを調整していきましょう。

ブレーキを掛けると、車の重心は前に移動するため、どの車も初期設定はフロント寄りになっています。より短時間で減速を済ませるためには、フロント比重を大きくしておくことが原則になります。特にフロントヘビーな車では、思い切ってフロント寄りにしましょう。ただし、極端にフロント比重を大きくしてしまうとブレーキングでタイヤがロック。制動力を失ってしまうこともあります。



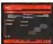
エンジンがミッドに積まれたMR車や、リヤに積まれたRRでは、多少、リヤの比重を大きくして上げる必要があります。リヤの効きを良くすると、ブレーキング時に車体をある程度安定させることもできます。ただし、サーキットでは、ブレーキによる減速Gが大きいので、リヤの比重を大きくしすぎると、制動力が低下。リヤがロックしやすくもなります。70 30くらいに止めておきましょう。

FRONT ⟷ REAR

タイヤのコンパウンド（硬さ）を変える

「RACING」タイヤにはゴムのコンパウンド（硬さ）が3種類あり、前後ともに変更することができます。車のパワーや駆動形式、コースレイアウトなどに応じて変えていくのがいいでしょう。

パワーが大きくなると、トラクションがかかりにくくなったり、アクセルを開けた途端にテールスライドを起こしたりしてしまいます。そんなときは、ソフトにしてグリップ力を高めましょう。また、アンダーステア気味の車はフロントをソフトに、オーバーステア気味の車はリヤをソフトに変えるのも効果的です。ただし、サスの調整具合によっては扱いづらい車になってしまうこともあります。



このゲームには「摩耗」という概念がないため、タイヤのセッティングに関してはグリップ力だけを考えればOKです。そのため、ハードコンパウンドの使い道としては、前後のグリップのバランス調整になるでしょう。最も効果的なケースは、アンダー気味の車をドリフトしやすい性格にしたいとき。フロントをソフトにしてリヤをハードにすれば、テールスライドのきっかけが作りやすいでしょう。

SOFT ⟷ HARD

ダウンフォース

車を路面に押しつける力を調整する

ダウンフォースとは、空力的に車を路面に押し付ける下向きの力を指します。ダウンフォースの調整は、ワークスカーと一部の市販車（スカイラインGT-Rなど）のみ可能です。

ストレートや高速コーナーが主体のハイスピードコースでは、最高速が要求されるため、ダウンフォースを可能な限り減らすのがセオリーです。また、中速コースでも、1発のタイムが要求される予選ではダウンフォースを減らし、サスペンションでグリップ（メカニカルグリップ）を稼ぐというセッティングが有効です。コースや車の特性、状況に応じての調整が重要になるのです。



ダウンフォースを増やすとグリップ力が増し、コーナリングスピードを高めることができます。低速コーナー主体のテクニカルコースではダウンフォースを強めに調整しましょう。ただし、高速コースでは、ダウンフォースを増やすとスピードが伸びなくなるので、走りやすくてもラップタイムでは遅くなるかもしれません。なお、フロントを高めるとオーバー、リヤを高めるとアンダーになります。

MIN ⟷ MAX



目的別セッティングガイド

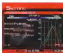
Guide to Fastest

車のセッティングは、トータルで考えなくてはなりません。目的を明確にして、トータルバランスを考えたセッティングを心掛けましょう。ただ、闇雲に車をいじっても、速くはならないのです。ここでは、7タイプのセッティングの方向性を紹介しますので、これを参考に最速の車に仕立て上げてください。

PATTERN No.1 最高速を伸ばしたい

エンジン出力を高めてハイギアードにする

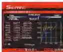
基本的には、エンジンパワーを上げて、ミッションをハイギアード（ファイナルギア比を下げる）にすればいいでしょう。ただし、直線距離の長さによって、ファイナルは微調整する必要があります。直線の終わりでトップギアがちょうど吹け上がるのが、理想です。まだエンジンが回るのに、直線が終わっているようなら、ファイナルが逆に低過ぎです。試走して最適のギア比を見つけましょう。



PATTERN No.2 低速からの加速をよくしたい

トルク重視で各ギアの繋がりをよくする

ミッションをローギアード（ファイナルギア比を上げる）にした上で、低速ギアをよりクロスさせてギアのつながりを良くします。また、ターボやスーパーチャージャーの場合は、コースレイアウト（高速or低速）に合わせてブースト圧をアップしましょう。さらに、足回りを硬めにセットしてメカニカルグリップを高め、グリップ力の高いタイヤでトラクションをかかりやすくすることも重要です。



PATTERN 最高速と加速とのバランスよくしたい

ダウンフォースを少なめにしてメカニカルグリップを重視する

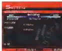
ファイナルギアを下げつつ、1速→2速→3速をクロスさせ、低中速時の加速性能をアップ。3速以降はワイド気味にして最高速を高めましょう。ターボ&スーパーチャージャー車は、ブースト圧を高めて、パワーアップ。一方、足回りはPATTERN2と同様、やや硬めの方向性でメカニカルグリップを稼ぎ、ダウンフォースを削って、ハイグリップタイヤを用意しましょう。



PATTERN コーナーをうまく曲がれるようにしたい

足回りを調整して適度なロール度をキープする

スプリングレートとダンパーの減衰力はコーナーによってその最適値が異なります。ギャップや縁石に乗り上げたときに制御が効かなくなるようでは硬すぎ。横Gを吸収しつつ、底付きしない硬さがベストです。ロール角はスタビライザーで制御しましょう。アンダーを消したいなら、フロントにキャンバー角をつけ、車高をやや下げましょう。タイヤは前後ともソフトをチョイスします。



PATTERN ライバルをたくさん抜きたい

トルク力とコーナリング性能にウエイトを置く

直線でパスしたいなら、PATTERN1と3を組み合わせて考えればいいでしょう。逆に、コーナーでの追い抜きを考えるなら、進入速度と立ち上がりの加速を重視したセッティングで挑むのがお勧めです。フロントのブレーキ配分を強くし、コーナー進入でパス。立ち上がりで抜き返されないように、PATTERN4を極めてさまざまなライン取りに対応できる車に仕立てておきましょう。



PATTERN 6 アンダーステアを解消したい

タイヤやサスペンションでフロントのグリップを上げる

アンダーステアの一番の原因として、フロントのグリップ不足があげられます。これを解消するには、フロントのスプリング&ダンパーや、スタビライザーを硬めにセットし、車高を落としてロール量を抑えましょう。また、多少ネガティブキャンバーを与えてソフトなフロントタイヤを装着。ダウンフォースが調整できる車であれば、フロントのダウンフォースを高めてあげてもいいでしょう。

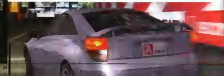


PATTERN 7 オーバーステアを解消したい

フロントとリヤのグリップ力をバランスよくする

後輪駆動車のオーバーステアの解消は、最も難しいセッティングの部類に入ります。調整する箇所は上記PATTERN6同様、スプリング&ダンパー、車高、タイヤ、ダウンフォースで、リヤを重視（特にスプリング&ダンパー）します。ただし、フロントにも気を配り、バランスを取ることが重要です。ダウンフォースを調整できる場合は、リアのダウンフォースを高めてグリップ力を稼ぎましょう。





CREATOR'S CAR COLLECTION

「Sega GT」開発陣の愛車が大集合!

セッティング解説のラストを飾るのは、「SegaGT」を生み出した開発チームの愛車コレクションです。ゲーム内の車のあらゆる性能を知り尽くしたクリエイターたちの車は、果たしてどのくらいの性能を発揮するのでしょうか。簡単なセッティングの方向性も併せて各人のコメントを紹介していきます。

ENTRY No.1

TOYOTA Supra RZ TWIN TURBO／市販車SAクラス

セッティングの方向性：スピード重視／SPRINT ZONE仕様

高速コースではやはりFRのほうが有利です。GT-Rも速いですが、最高速ではやっぱりスープラですね。エンジンはSTEP 3、フルブーストでギア比を超高速セッティングにします。300km/hオーバーでの巡航が可能なので、市販車の中では最強の1台。直線では400km/hも狙える最速マシンです。ただし、高速域で車体を安定させるには、足回りを硬めにする必要があります。また、安定性向上のため、フロントを硬めにセットしてアンダーステア傾向にしたほうがいいでしょう。それでもバンクでのスピードコントロールはシビアですが（笑）。

ENTRY No.2

TOYOTA SPRINTER TRUENO GT APEX (AE86)／市販車Bクラス

セッティングの方向性：ドリフト重視／NIGHT SECTION 仕様

非力なエンジンをSTEP 3までチューニングし、起伏のあるこのコースでも通用するようにします。足回りはドリフト時のコントロール性を重視、前後ともに硬すぎないようにしてノーマルタイヤを組み合わせます。ブレーキバランスを30：70程度に変更するとリヤを滑らせやすく、ドリフトに持ち込むことが容易になります。ノーマルタイヤなのでかなり滑りますが、コントロールしやすくドリフトを満喫できるでしょう。さすが86というところですね。また、RACINGタイヤを履くと、高いレベルでのグリップ走行も可能なバランスのいい車です。

ENTRY No.3

MAZDA AZ-1／市販車ENTRYクラス

セッティングの方向性：スピード重視／SNOWY MOUNTAIN仕様

この車は元々車重が軽いため速いのですが、その分コントロールが非常に難しいので、足回りはあまり硬くせずに適度にロールするセッティングにします。スタビライザーを装備するなら柔らかめにしましょう。タイヤはRACINGを装着し、フロントにはMEDIUM、リヤはSOFTを選択。あえて車の回頭性を落とすことによって、コントロールしやすくします。グリップ走行を心掛ければ、かなりのタイムを叩き出せることでしょう。ただし、コントロールは本当に難しいので、乗りこなすにはかなりのテクニックが必要ですね。

ENTRY No.4

NISSAN SKYLINE GT-R V-spec (R34)／市販車SAクラス

セッティングの方向性：加速重視／D-400 TOURNAMENT (EVENT RACE) 仕様

エンジンはもちろんSTEP 3でフルブースト。ギア比もスーパークロスにセッティングします。あとは、いかにトラクションをかけられるかがポイントになってきます。元々速い車なので簡単にかなりのタイムが出せますが、そこからのコンマ何秒タイムアップできるかが、セッティングの見せどころですね。足回りは、タイヤの性能をフルに引き出してやるようなセッティングが理想です。リヤの足回りは硬くしすぎず、トラクションのかかりを良くしましょう。D-400ではやはり4駆のほうが有利ですね。車重がもう少し軽ければ無敵なんですが…。

ENTRY No.5

NISSAN Silvia spec-R AERO (S15)／市販車Aクラス

セッティングの方向性 ドリフト重視／GREAT ROCK ROAD仕様

このコースはグリップで走っても面白いのですが、せっかくエスケープゾーンがあるので、ドリフトセッティングのシルビアが面白いのでは。エンジンはSTEP 3までチューニングしますが、タイヤはSTREET程度にとどめ、高速ドリフトでコーナーを攻めるのが楽しいですね。リヤを少し硬めにして、コーナリング時にアンダーが出にくいようなセッティングにしてやるといいでしょう。道幅が狭いのでドリフトのコントロールは難しいですが、アクセルコントロールで調整できるように練習すれば、面白い車だと思います。

ENTRY No.6

SUBARU Impreza 4DOOR WRX type RA STI Version Ⅳ／市販車Aクラス

セッティングの方向性：スピード重視／SOLID CIRCUIT仕様

エンジンはSTEP 3でフルブースト。タイヤはRACINGを選択し、足回りは前後とも硬めにセッティングします。基本的にはグリップ走行ですが、きついコーナーではサイドブレーキやパワードリフトを駆使するのも手です。慣れてくれば4駆の安定感も手伝って、かなりのタイムを引き出せます。また、水平対向エンジンは重心位置が低いので、コーナーでの安定性も高く、さまざまなタイプのコースに対応できる優れた車ですね。欲しいです（笑）。

ENTRY No.7

HONDA INTEGRA TYPE R／市販車Aクラス

セッティングの方向性：スピード重視／DEEP ROCK ROAD仕様

この車、速いです。FFの中でも世界最強でしょう。エンジンをSTEP 3までチューニングしても、安定した走行ができます。狙ったラインを走っていけるので、格上の車と互角以上に張り合えるでしょう。ただ、エンジンをチューニングすると、どうしてもFFの宿命であるアンダーが顔を出してしまいます（FFにしては元々アンダーの少ない車ですが）。それを打ち消すようなセッティングが必要になりますね。具体的にはリヤを少し硬めに設定するといいでしょう。とはいえ、アンダーが出てもこの車は速いです（笑）。

ENTRY No.8

VENOM RS（エンジン＝5000cc/V12/NA、駆動形式＝FR）／オリジナルカーSAクラス

セッティングの方向性：スピード重視／SKY PEAK HILL仕様

このコースは本来、ハイパワー車には不向きなのですが、あえてこの車を選びました。エンジンをSTEP 3までチューニングすると、1000psを超えるモンスターマシンになります。足回りは、この馬力に耐えられる硬めのセッティングにします。大パワーの後輪駆動車はどうしてもパワーオーバーステアになってしまうので、傾向としてはやはりアンダーセッティングにするのがいいでしょう。ただし、あまり極端にすると、アンダーorオーバーというジャジャ馬になってしまうので注意。アクセルを全開にするタイミングが少なく、シビアなアクセルコントロールを強いられるので難易度は最高ですが、これを乗りこなすのが男のロマンですね。なにしろV12ですし。コース途中の石畳は路面のμが低く本当にシビアですので、普通の車に飽きた人はぜひ挑戦してほしいですね。

ENTRY No.9

FATE（エンジン＝2000cc/STRAIGHT 6/TURBO、駆動形式＝4WD）／オリジナルカーAクラス

セッティングの方向性：スピード重視／BRIDGESTONE ENDURANCE (EVENT RACE) 仕様

耐久仕様なので、やはり安定感のある4駆がいいですね。それに伝統の直6エンジン＋ターボで武装しています。このボディは軽くてコントロールしやすいのでお勧めです。コースは道幅が狭いので、踏ん張りが利いてコントロールしやすいように足回りも硬めに調整します。エンジンのチューニングはSTEP 3だと、ボディの性能が馬力に追いてこないので、あえてSTEP 2でとどめておき、コントロール性を重視しています。結局、どんなレースでもオーバーパワーはタイムロスの元です。コントロール可能なパワーを見極めることも重要ですよ。


CHAPTER3
DATA LIST
【第3章】データリスト

車種リスト

ゲームに登場する全136車種（オリジナルカーは除く）を主要スペックとともにまとめました。購入時や乗り換え時の参考にしてください。

スペックの見方
●クラス●総排気●
●最大出力（ps/rpm）
●最大トルク（kgm/rpm）
●吸気形式●駆動方式

※表中の諸元データはゲーム内と異なる場合があります。

ISUZU

GEMINI C/C
●B●1471
●73/5600
●11.8/3600
●NA●FF



SUZUKI

ALTO WORKS RS/Z 4WD
●ENTRY●658
●64/6500
●11.0/3500
●TURBO●F4WD



ALTO WORKS RS/Z 2WD
●ENTRY●658
●64/6500
●11.0/3500
●TURBO●FF



Cappuccino
●ENTRY●658
●64/6500
●10.5/3500
●TURBO●FR



SUZUKI(SUZUKI SPORT)

SUZUKI SPORT ALTO WORKS RS/Z
●ENTRY●658
●105以上/7500
●15.3以上/4500
●TURBO●FF



SUBARU

PLEO RS
●ENTRY●658
●64/6000
●10.1/3200
●SUPER CHARGER●FF



LEGACY B4 RSK
●A●1994
●280/6500
●35.0/5000
●TURBO●F4WD



Impreza 4DOOR WRX type RA STi Version V
●A●1994
●280/6500
●36.0/4000
●TURBO●F4WD



Impreza 4DOOR WRX STi Version V
●A●1994
●280/6500
●36.0/4000
●TURBO●F4WD



Impreza 2DOOR WRX type R STi Version V
●A●1994
●280/6500
●36.0/4000
●TURBO●F4WD



※各自動車の性能諸元は、実際のデータに基づき、このゲーム独自の再現を行ったものです。実際のものと異なる場合があります。

Impreza 4DOOR WRX STi Version IV
●A●1994
●280/6500
●36.0/4000
●TURBO●F4WD



Impreza 4DOOR WRX type RA STi Version IV
●A●1994
●280/6500
●36.0/4000
●TURBO●F4WD



Impreza 2DOOR WRX type R STi Version IV
●A●1994
●280/6500
●36.0/4000
●TURBO●F4WD



ALCYONE SVX Version L
●SA●3318
●240/6000
●31.5/4800
●NA●F4WD



ALCYONE SVX S4
●SA●3318
●240/6000
●31.5/4800
●NA●F4WD



SUBARU(STI)

STI PLEO RS
●ENTRY●658
●102以上/7000
●15.0以上/4000
●SUPER CHARGER●FF



STI IMPREZA 22B-STi
●SA●2212
●365以上/6000
●53.3以上/4000
●TURBO●F4WD



Impreza WRX type R Tuned by STi
●A●1994
●305以上/6500
●38.0以上/4000
●TURBO●F4WD



Impreza 22B-STi
●SA●2212
●280以上/6000
●37.0以上/3200
●TURBO●F4WD



DAIHATSU

Mira TR 4WD
●ENTRY●659
●64/6400
●10.9/3600
●TURBO●F4WD



Mira TR 2WD
●ENTRY●659
●64/6400
●10.9/3600
●TURBO●FF



Opti AERODOWN Beex 4WD
●ENTRY●659
●64/6400
●10.9/3600
●TURBO●F4WD



Opti AERODOWN Beex 2WD
●ENTRY●659
●64/6000
●10.9/3200
●TURBO●FF



storia X4
●ENTRY●713
●120/7200
●13.0/4800
●TURBO●F4WD



DAIHATSU(DRS)

DRS Opti AEROUDOWN Beex
●ENTRY●659
●104以上/7000
●15.2以上/4500
●TURBO●FF



DRS storia X4
●B●713
●145以上/7500
●16.8以上/5000
●TURBO●FF



TOYOTA

COROLLA LEVIN BZ-R
●B●1587
●165/7800
●16.5/5600
●NA●FF



SPRINTER TRUENO BZ-R
●B●1587
●165/7800
●16.5/5600
●NA●FF



SPRINTER TRUENO GT APEX (AE86)
●B●1587
●130/6600
●15.2/5200
●NA●FR



SPRINTER TRUENO GTV (AE86)
●B●1587
●130/6600
●15.2/5200
●NA●FR



COROLLA LEVIN GT APEX (AE86)
●B●1587
●130/6600
●15.2/5200
●NA●FR



COROLLA LEVIN GTV (AE86)
●B●1587
●130/6600
●15.2/5200
●NA●FR



MR2 G Limited SUPER CHARGER (AW11)
●B●1587
●145/6400
●19.0/4400
●SUPER CHARGER●MR



MR2 G Limited (AW11)
●B●1587
●130/6600
●15.2/5200
●NA●MR



CELICA GT-FOUR
●A●1998
●255/6000
●31.0/4000
●TURBO●F4WD



MR2 GT
●A●1998
●245/6000
●31.0/4000
●TURBO●MR



MR2 G Limited
●A●1998
●200/7000
●21.0/6000
●NA●MR



ALTEZZA RS200 Z EDITION
●A●1998
●210/7600
●22.0/6400
●NA●FR



ALTEZZA AS200 Z EDITION
●A●1998
●160/6200
●20.4/4400
●NA●FR



CELICA SS-II Super Strut Package
●A●1795
●190/7600
●18.4/6800
●NA●FF



COROLLA WRC
●A●1972
●299以上/5700
●52.0以上/4050
●TURBO●F4WD



MR-S S EDITION
●A●1794
●140/6400
●17.4/4400
●NA●MR



CHASER Tourer V TURBO
●SA●2491
●280/6200
●38.5/2400
●TURBO●FR



Supra RZ TWIN TURBO
●SA●2997
●280/5600
●46.0/3600
●TURBO●FR



Supra SZ-R
●SA●2997
●225/6000
●29.0/4800
●NA●FR



SUPRA TWIN TURBO R (JZA70)
●SA●2491
●280/6200
●37.0/4800
●TURBO●FR



TOYOTA(TRD)

ALTEZZA TRD RACING MODEL
●A●1998
●210以上/7600
●22.0以上/6400
●NA●FR



CHASER Tourer V TURBO TRD SPORTS
●SA●2491
●280/6200
●38.5/2400
●TURBO●FR



Supra TRD3000GT
●SA●2997
●301以上/5600
●46.0以上/3600
●TURBO●FR



NISSAN

PULSAR SERIE VZ-R (JN15)
●B●1596
●175/7000
●16 5/7200
●NA●FF



PULSAR GTI-R (RNN14)
●A●1998
●230/6400
●29 0/4800
●TURBO●F4WD●



180SX TYPE X (RPS13)
●A●1998
●205/6000
●28 0/4000
●TURBO●FR



180SX TYPE S (RPS13)
●A●1998
●140/6400
●18 2/4800
●NA●FR



Silvia spec-R AERO (S15)
●A●1998
●250/6400
●28 0/4800
●TURBO●FR



Silvia spec-S AERO (S15)
●A●1998
●165/6400
●19 6/4800
●NA●FR



SILVIA K s (S13 2.0)
●A●1998
●205/6000
●28 0/4000
●TURBO●FR



SILVIA Q's (S13 2 0)
●A●1998
●140/6400
●18 2/4800
●NA●FR



SILVIA K s (S13 1 8)
●A●1809
●175/6400
●23 0/4000
●TURBO●FR



SILVIA Q s (S13 1.8)
●A●1809
●135/6400
●16 2/5200
●NA●FR



Silvia K s AERO SE (S14)
●A●1998
●220/6000
●28 0/4800
●TURBO●FR



Silvia Q's AERO SE (S14)
●A●1998
●160/6400
●19 2/4800
●NA●FR



SKYLINE 25GT TURBO (R34 4000R)
●SA●2498
●280/6400
●35 0/3200
●TURBO●FR



SKYLINE 25GT FOUR (R34 4000R)
●SA●2498
●200/6000
●26 0/4000
●NA●F4WD



SKYLINE 25GT (R34 4000R)
●SA●2498
●200/6000
●26 0/4000
●NA●FR



SKYLINE 25GT TURBO (R34 2000R)
●SA●2498
●280/6400
●35 0/3200
●TURBO●FR



SKYLINE 25GT FOUR (R34 2000R)
●SA●2498
●200/6000
●26 0/4000
●NA●F4WD



SKYLINE 25GT (R34 2000R)
●SA●2498
●200/6000
●26 0/4000
●NA●FR



SKYLINE GT-R (R34)
●SA●2568
●280/6800
●40 0/4400
●TURBO●F4WD



SKYLINE GT-R V-spec (R34)
●SA●2568
●280/6800
●40 0/4400
●TURBO●F4WD



Fairlady Z Version S Twin Turbo 2seater (CZ32)
●SA●2960
●280/6400
●39 6/3600
●TURBO●FR



Fairlady Z Version S 2seater (Z32)
●SA●2960
●230/6400
●27 8/4800
●NA●FR



SKYLINE GT-R (R33)
●SA●2568
●280/6800
●37 5/4400
●TURBO●F4WD



SKYLINE GT-R V-spec (R33)
●SA●2568
●280/6800
●37 5/4400
●TURBO●F4WD



PULSAR SERIE VZ R R1 version II (JN15)
●B●1596
●200/7800
●18 5/7600
●NA●FF



Silvia AUTECH VERSION K's MF-T (S14)
●A●1998
●250/6400
●28 0/4800
●TURBO●FR



NISSAN(NISMO)

NISMO PULSAR SERIE VZ-R N1 version Ⅱ
●B●1595
●230以上/6000
●21.9以上/7500
●NA●FF

SKYLINE GT-R NISMO (R32)
●SA●2568
●280/6800
●36.0/4400
●TURBO●F4WD

SKYLINE GT-R TUNED BY NISMO (R34)
●SA●2568
●360以上/6500
●45.0以上/4500
●TURBO●F4WD

HONDA

Z TURBO
●ENTRY●656
●64/6000
●9.5/3700
●TURBO●M4WD

BEAT
●ENTRY●656
●64/8100
●6.1/7000
●NA●MR

CIVIC TYPE R
●B●1595
●185/8200
●16.3/7500
●NA●FF

CIVIC SIR
●B●1595
●170/7800
●16.0/7300
●NA●FF

CR-X SiR (EF8)
●B●1595
●160/7600
●15.5/7000
●NA●FF

INTEGRA TYPE R
●A●1797
●200/8000
●19.0/6200
●NA●FF

INTEGRA SIR
●A●1797
●180/7600
●17.8/6200
●NA●FF

Accord SIR-T
●A●1997
●200/7200
●20.0/6600
●NA●FF

S2000
●A●1997
●250/8300
●22.2/7500
●NA●FR

PRELUDE Type S
●SA●2156
●220/7200
●22.5/6500
●NA●FF

NSX type S Zero
●SA●3179
●280/7300
●31 0/5300
●NA●MR



RSX type S
●SA●3179
●280/7300
●31 0/5300
●NA●MR



NSX type R
●SA●2977
●280/7300
●30 0/5400
●NA●MR



HONDA(MUGEN)

MUGEN Z TURBO
●ENTRY●656
●103以上/7000
●15.1以上/4000
●TURBO●M4WD



MUGEN CIVIC TYPE R
●B●1595
●224以上/8500
●20 9以上/7500
●NA●FF



MUGER INTEGRA TYPE R
●A●1797
●245以上/8500
●22 3以上/7500
●NA●FF



MAZDA

AZ-1
●ENTRY●657
●64/6500
●8 7/4000
●TURBO●MR



ROADSTER SPECIAL PACKAGE
●B●1597
●125/6500
●14 5/5000
●NA●FR



EUNOS ROADSTER S SPECIAL 1.6
●B●1597
●120/6500
●14 0/5500
●NA●FR



ROADSTER RS
●A●1839
●145/6500
●16 6/5000
●NA●FR



EUNOS ROADSTER S SPECIAL 1.R
●A●1839
●130/6500
●16 0/4500
●NA●FR



RX-7 Type RS
●A●654X2
●280/6500
●32 0/5000
●TURBO●FR



RX-7 Type R
●A●654X2
●280/6500
●32 0/5000
●TURBO●FR



SAVANNA RX-7 ∞III
●A●654X2
●215/6500
●28.0/4000
●TURBO●FR

SAVANNA RX-7 GT-X
●A●654X2
●205/6500
●27.5/3500
●TURBO●FR

ANFINI RX-7 Type RZ
●A●654X2
●265/6500
●30.0/5000
●TURBO●FR

ANFINI RX-7 Type RB BATHURST
●A●654X2
●265/6500
●30.0/5000
●TURBO●FR

EUNOS COSMO TYPE SX 20B
●SA●654X3
●280/6500
●41.0/3000
●TURBO●FR

MAZDA(MAZDA SPEED)

MAZDASPEED AZ-1
●ENTRY●657
●102以上/7000
●15.3以上/4500
●TURBO●MR

MAZDASPEED ROADSTER SPECIAL PACKAGE
●B●1597
●200以上/8000
●19.5以上/6500
●NA●FR

MAZDASPEED ROADSTER C-spec
●A●1995
●200以上/7400
●20.5以上/5000
●NA●FR

ROADSTER A-spec
●A●1839
●153以上/6500
●17.4以上/5000
●NA●FR

RX-7 A-spec TYPE-15th
●A●654X2
●308以上/6500
●35.2以上/5000
●TURBO●FR

MITSUBISHI

toppo BJ R 4WD
●ENTRY●659
●64/7000
●10.2/3500
●TURBO●F4WD

toppo BJ R 2WD
●ENTRY●659
●64/7000
●10.2/3500
●TURBO●FF

MIRAGE CYBORG ZR
●B●1597
●175/7500
●17.0/7000
●NA●FF

LANCER GSR EVOLUTION VI
●A●1997
●280/6500
●38.0/3000
●TURBO●F4WD

FTO GPX
●A●1998
●200/7500
●20 4/6000
●NA●FF



FTO GP Version R
●A●1998
●200/7500
●20 4/6000
●NA●FF



LANGER GSR EVOLUTION V
●A●1997
●280/6500
●38 0/3000
●TURBO●F4WD



GALANT VR-4 type-S
●SA●2498
●280/5500
●37 0/4000
●TURBO●F4WD



GTO TWIN TURRO
●SA●2972
●280/6000
●43 5/2500
● TURBO●F4WD



GTR SR
●SA●2972
●225/6000
●28 0/4500
●NA●F4WD



GTO TWIN TURRO '92
●SA●2972
●280/6000
●42 5/2500
●TURBO●F4WD



GTO '92
●SA●2972
●225/6000
●28 0/4500
●NA●F4WD



GTO TWIN TURRO MR
●SA●2972
●280/6000
●43 5/2500
●TURBO●F4WD



MITSUBISHI(RALLIART)

RALLIART teppo BJ R
●ENTRY●659
●105以上/7500
●15 0以上/4500
●TURBO●FF



RALLIART MIRAGE GYRORG ZR
●B●1597
●215以上/8000
●20 5以上/7000
●NA●FF



RALLIART LANGER GSR EVOLUTION VI
●A●1997
●400以上/7000
●51 0以上/4000
●TURBO●F4WD



RALLIART GTO TWIR TURRO
●SA●2972
●510以上/6500
●69 0以上/4200
●TURBO●F4WD



GTC1999

(1999年全日本GT選手権参戦車両)

PENNZOIL NISMO GT-R
●SA●2708
●500以上/6000
●72.0以上/4400
●TURBO●FR



Castrol MUGEN NSX
●SA●3500
●475以上/8500
●40.0以上/6000
●NA●MR



Castrol TOM'S SUPRA
●SA●1998
●470以上/6000
●65.0以上/4500
●TURBO●FR



RE Amemiya Matsumoto-Kiyoshi RX7
●SA●654X3
●325以上/6500
●41.1以上/5000
●NA●FR



XANAVI ARTA SILVIA
●SA●2140
●300以上/6000
●55.0以上/4500
●TURBO●FR



MOMOCORSE APEX MR2
●A●1998
●300以上/5800
●38.0以上/4400
●TURBO●MR



CUSCO SUBARU IMPREZA
●A●1994
●375以上/6000
●53.0以上/4500
●TURBO●FR



RP APEX KRAFT TRUENO
●A●1998
●340以上/6200
●48.0以上/4900
●TURBO●FR



パーツガイド

車の性能アップに欠かすことのできない各種パーツを紹介。また、説明内に登場する聞き慣れないパーツに関しては、各ページの下段に解説を設けていますので参照してください。

ENGINE（エンジン）

NA、TURBO、SUPER CHARGERごとに細部にまで渡るパーツを交換して、エンジンの馬力を高めます。また、馬力アップと平行してマフラーを交換することもできます。

NA

中回転域にパワーバンドがあるNA（自然吸気）エンジン。チューニングすることによって、高回転域にシフトし、馬力とトルクがアップします。また、アクセルを開けた際のレスポンスを高めることもできます。

STEP 1

エアクリーナーをストリート仕様に変更。バルブの開閉タイミングを調整するECUの点火時期&ガソリン噴射量をセッティングします。

STEP 2

カムシャフトを変更して強化バルブスプリングに交換。メタルガスケットと鍛造ハイコンプ（高圧縮）ピストンで圧縮比を高め、大径スロットルバルブを採用します。また、冷却率を高めるためにオイルクーラーを装着し、ECUの点火時期&ガソリン噴射量のセッティングも行います。

STEP 3

メタルヘッドガスケット、鍛造ハイコンプピストン、H断面コンロッド、削り出しクランクシャフトに交換し、圧縮比の変更とエンジン自体を軽量化。また各部のバランス取りやポート研磨加工を行います。さらに、フューエルポンプ、インジェクターの変更やオイルクーラーの装着、ECUの点火時期&ガソリン噴射量のセッティングも同時に行います。

パーツ解説

- **ECU** Electronic Control Unitの略で、インジェクション（燃料を噴射して供給する装置）からのガソリン噴射量やタイミングを、エンジンの状況変化に応じてコントロールする電子パーツ。
- **カムシャフト** バルブタイミングを決定しているパーツ。
- **ガスケット** 金属の接合部から水やオイル、空気や排気ガスが漏れないようにするために密封するパーツ。
- **コンロッド** ピストンとクランクシャフトを連結するパーツ。

TURBO

排気ガスのエネルギーによって吸入、圧縮した空気を、強制的にシリンダー内に押し込むのが、ターボの役割。これによって出力が上がり、馬力やトルクが大幅に上昇します。さらに、チューニングでブーストアップを図れば、さらなるパワーアップが可能です。

STEP 1

エアクリーナーをストリート仕様に交換し、強化タイプのアクチュエーターを装着することでブーストアップを図ります。それに伴い、ECUの点火時期&ガソリン噴射量のセッティングも行います。

STEP 2

ターボチャージャーとインタークーラーを変更して、さらなるブーストアップを図ります。また、メタルガスケットと鋳造ローコンプ（低圧縮）ピストンで圧縮比を変えてエンジンを強化。それに伴い、オイルクーラーの取り付けとECUの点火時期&ガソリン噴射量のセッティングも行います。

STEP 3

大型ターボチャージャー、大型インタークーラー、**ウエストゲート**、メタルヘッドガスケット、鋳造ローコンプピストン、H断面コンロッド、削り出しクランクに交換し、圧縮比を変更。さらにフューエルポンプ、インジェクターの交換とオイルクーラーの取り付けを行い、ECUの点火時期&噴射量を調整します。

SUPER CHARGER

基本的な役割はターボと同様で、エンジンの回転と直結している分、ターボラグが生じないのが、スーパーチャージャーの特徴です。圧縮比を変更することで馬力やトルクアップが図れます。

STEP 1

エアクリーナーをスポーツタイプ仕様に交換し、スーパーチャージャー駆動プーリーを交換することでブーストアップを図ります。それに伴い、ECUの点火時期&ガソリン噴射量のセッティングも行います。

STEP 2

上記STEP 1の内容に加え、インタークーラーとスーパーチャージャー配管を変更して効率を高めます。メタルヘッドガスケットに交換して圧縮比の変更を行うほか、オイルクーラーも取り付けます。

STEP 3

大型スーパーチャージャーと大型インタークーラーに変更。さらにメタルヘッドガスケット、H断面コンロッド、削り出しクランクに交換して圧縮比の変更を行います。また、フューエルポンプインジェクターの変更やオイルクーラーの取り付け、ECUの点火時期&ガソリン噴射量のセッティングも同時に行います。

MUFFLER

排気管から流れてくる排気ガスの圧力をよげて出力を高めるマフラー。エンジンのチューニングレベルに応じて交換するの

STREET

ノーマルエンジンとSTEP 1のエンジンとのマッチングが良好な、ストリート仕様のマフラーに交換します。

SPORTS

STEP 2のエンジンとのマッチングが良好な、ストレートタイプのマフラーに交換。中高回転域での性能がアップします。

RACING

STEP 3のエンジンとのマッチングが良好な、高回転域重視の極太ストレートタイプのマフラーに交換します。

DRIVE TRAIN（ドライブトレイン）

ドライブトレインとは、エンジンの回転力を駆動輪まで伝えるパーツの総称。トランスミッションやクラッチを交換することで、エンジンパワーのロスを抑えることができます。

TRANSMISSION

エンジン側のギアと車輪側のギアをかみ合わせ、車輪の回転数を変えるのがトランスミッションの役目。ギア比を変えることで、加速や最高速を調整できます。

STREET

全ギアをクロス化し、各ギアの繋がりを良くします。ただし、全体的にローギヤードになるため最高速は落ちます。

SPORTS

全ギアをクロス化し、各ギアの繋がりを良くします。また、ファイナルギア比のみ調整することが可能です。ただし、全体的にローギヤードになるため最高速は落ちます。

RACING

全ギアをクロス化し、各ギアの繋がりを良くします。全ギア比を調整することができますが、全体的にローギヤードになるため最高速は落ちます。

パーツ解説

クランクシャフト ピストンの往復運動をコンロッドを介して回転運動にするパーツ。タコメーターに表示される回転数は、このクランクシャフトの回転数です。

ポート ガソリンと空気の混合ガスの吸排気口となる通路。内部を研磨すればガスの流れがスムーズになります。

ウエストゲート（バルブ） 排気ガスを逃がすためのバルブ。過給圧をコントロールします。

CLUTCH

クラッチは、エンジンパワーをロスなく駆動系に伝えるパーツ。パワーの上昇とともに交換します。

STEP 1

純正形状の強化クラッチカバーとメタルタイプのクラッチディスクを組み込みます。動力の伝達効率がアップします。

STEP 2

ツインプレートタイプのクラッチに交換。動力の伝達効率がアップします。

STEP 3

トリプルプレートタイプのクラッチに交換。動力の伝達効率がアップします。

SUSPENSION（サスペンション）

サスペンションキットとスタビライザーを交換して、車の運動性能を高めます。足回りのチューニングは、エンジンのチューニングとともに重要で、車に応じた細かい調整が要求されます。

SUSPENSION KIT

スプリングやダンパーなどのパーツがセットになっているサスペンションキット。種類によってセッティングできる部分が異なります。

STREET

純正形状の強化ショックアブソーバー（ダンパー）と強化スプリングを組み込みます。車高の調整はできませんが、減衰力やキャンバー角の調整機能が備わっているため、サスペンションの微調整を行うことができます。

SPORTS

車高調整式のショックアブソーバーと直巻きタイプのスプリングを組み込みます。減衰力や車高の調整機能が備わっているため、サスペンションの微調整を行うことができます。

RACING

レース専用のサスペンションキットを組み込みます。減衰力や車高、スプリングレートの調整機能が備わっているため、STREETやSPORTSタイプ以上の微調整を行うことができます。

STABILIZER

ロールに対しての抵抗力を上げるためのパーツで、「トーションバーばね」や「アンチロールバー」とも呼ばれています。交換の際は、サスペンションとのバランスが重要視されます。

SOFT

ソフトな硬さのスタビライザーに交換します。適度なロール幅を残しているため、ステア操作のコントロール性は良好。5段階の調整機能が備わっているため、ロール幅の微調整を行うことができます。

MEDIUM

ミディアムな硬さのスタビライザーに交換します。ロール幅の少ないサスペンションになるため、ステア操作のコントロール性は下がってしまいます。ただし、5段階の調整機能が備わっているため、ロール幅の微調整は可能です。

HARD

ハードな硬さのスタビライザーに交換します。ロール幅のないサスペンションになるため、ほかのパーツとのバランスが重要です。5段階の調整機能が備わっているため、ロール幅の微調整を行うことができます。

BRAKE（ブレーキ）

ブレーキは単なる制動パーツではなく、コーナリング時の車の挙動に大きく関わってきます。エンジンをパワーアップしても、ブレーキを強化しなければタイムアップにはつながりません。

BRAKE KIT

パッドやローター、ホースなどをセットで交換し、ブレーキ性能の向上を図ります。制動力以上にブレーキのコントロール性が重要です。

STREET

ブレーキパッドとホースを交換します。ホースは硬質なタイプに変えますので、ブレーキング時のダイレクト感を高めることができます。

SPORTS

ブレーキローターをサイズアップし、ブレーキキャリパーをマルチポッド化。より高い制動能力を発揮します。

RACING

カーボンローター&パットを使用し、より高い制動能力を発揮します。

CONTROLLER

前後のブレーキバランスを調整することができるパーツです。

CONTROLLER

バランスコントローラーを装着することで制動力の前後バランスを容易に調整でき、ブレーキング等の挙動をコントロールすることができます。車種の特性やコースレイアウトに合わせたセッティングが可能です。

TIRE&WHEEL（タイヤ＆ホイール）

タイヤとホイールは　駆動力や制動力　旋回力を最終的に路面に伝達する重要なパーツです。エンジンパワーやサスペンションのセッティング状態に応じて交換していきましょう。

TIRE

車と路面の唯一の接点となるタイヤ。駆動力や制動力、旋回力は、タイヤのグリップによって大きく左右されます。

STREET

ストリート仕様の高性能**ラジアルタイヤ**を前後同時に装着します。ライトチューン向けのタイヤなので、ハイパワー車には適していません。

SPORTS

サーキット用ラジアルタイヤを前後同時に装着します。路面に対して的確にパワーを伝えることができるハイグリップ仕様です。

RACING

レース専用ラジアルタイヤを前後同時に装着します。前後別にコンパウンドが変更可能なので、車に合った前後バランスに調整することができます。

WHEEL

ホイールを交換します。このゲームの場合、残念ながらアルミ製に変えても軽量化にはつながらないので、ドレスアップとして楽しみましょう。

TYPE 1

オーソドックスなメッシュタイプのアルミホイールです。

TYPE 2

8本スポークベースのメッシュデザインです。

TYPE 3

アメリカンタイプのメッシュデザインです。

TYPE 4

ツインタイプの3本スポークのアルミホイールです。

TYPE 5

ツインタイプの5本スポークのアルミホイールです。

WHEEL

TYPE 6
オーソドックスな5本スポークのアルミホイールです。

TYPE 7
オーソドックスな8本スポークのアルミホイールです。

TYPE 8
シンプルな5本スポークタイプのアルミホイールです。

TYPE 9
シンプルな6本スポークタイプのアルミホイールです。

TYPE 10
3本スポークのアルミホイールです。

REDUCING WEIGHT（レデューシングウエイト）

走りに関係ない不要な部品を取り外したり、軽量素材を使って車体重量を軽減します。軽量化は、加速性能や運動性能の向上など、車の戦闘力アップには絶対に欠かせないチューニングです。

STEP 1
エアコンやオーディオといった贅沢装備と、運転席以外のシートを取り外します。補強パーツとしてボルトオンタイプの前後タワーバーやロアブレースを装着します。

STEP 2
上記STEP 1の内容を行うとともに、フロアカーペットやアンダーコートをすべて取り除きます。また、運転席もCFRP（カーボンファイバー）バケットシートに交換します。

STEP 3
上記STEP 1、2の内容を行うとともに、ボンネットやフェンダーなど、モノコック以外のボディパーツをすべてCFRP製に交換します。また、フロントスクリーン以外の窓はすべて強化アクリルに変更。補助として、各部へのスポット増しを行います。

パーツ解説

ラジアルタイヤ ゴムの内側にある補強材（カーカスコード）を放射状（ラジアル）に重ねたタイヤ。路面にピタリと食い付くため走行性能が高く、スライドに対する限界スピードも高いのが特徴です。

コースガイド

コースは全部で12種類あり、逆走（REVERSE）を含めると全22コースにも及びます。そのバリエーションは多種多彩。アクセルをとにかく踏めるオーバルコースや直線コースもあれば、ブレーキングテクニックが鍵を握る市街地コースもあります。コースレイアウトを頭に入れて最速ラップを叩き出しましょう。





SPRINT ZONE
スプリントゾーン



高山地帯が舞台の超高速オーバルコース

2本のロングストレートを高速コーナーが結ぶハイスピードオーバルコース。最高速重視のセッティングで、バンクが付いた高速コーナーをいかにスリップ（減速）を抑えて曲がれるかがポイントになります。





SOLID CIRCUIT
ソリッドサーキット



小高い丘の中を駆け抜ける高速コース

長いストレートと低・中・高速コーナーから成るサーキット。連続する3つの低速コーナーでアンダーステアを抑えつつ、立ち上がり重視のラインをトレースできれば、タイムアップにつながります。




SKY PEAK TRACK
スカイピークトラック



ヨットハーバーに隣接するオーバルコース

リゾートアイランドに設けられたショートオーバルコース。コーナーのRが緩く路面がフラットなので、アベレージスピードは優に200km/hを超します。道幅一杯に使った大きなライン取りを心掛けましょう。




SKY PEAK HILL
スカイピークヒル



海を望む 中低速テクニカルコース

アスファルトと石畳の路面が混在する中高速コース。S字やヘアピン、シケインなど、テクニカルなコーナーのオンパレードで、正確なステア操作とライン取りが要求されます。足回りのセッティングを重視しましょう。





GREAT ROCK ROAD
グレイトロックロード



岩群に囲まれた 中高速コース

オレンジ色の夕焼け空が印象的なコース。コーナーのほとんどが中高速タイプですが、道幅が狭い分、必要以上の減速を強いられます。内側に大きく食い込んだ複合コーナーの走り方でタイムは変わってくるでしょう。





DEEP ROCK ROAD
ディープロックロード



荒野の中に設けられたハイスピードコース

GREAT ROCK ROADの直線部分を利用する高速コース。各コーナーのRが大きく、ハイパワー車でもアクセルワークのみで周回できるはずです。ただし、岩壁がせり出したセクションの視界が悪いので注意しましょう。




SNOWY MOUNTAIN
スノウィーマウンテン



雪山の間を駆け抜けるコース

周囲に雪山が連なるコース。アップダウンが大きく、一部の路面がバンピーなので、足回りを固めすぎると車が跳ねてしまうことも。また、道幅の狭いトンネル区間では、少しでも挙動を乱すと壁にぶつかってしまいます。




NIGHT GROUND
ナイトグラウンド



郊外に建設された ショートコース

闇に包まれた深い森の中を走るハイスピードショートコース。照明が少なく前方が見づらいため、レース中は慎重なドライビングを心掛けましょう。また、裏の高速S字コーナーは素早い切り返しが必要になります。




NIGHT SECTION A
ナイトセクションA



高層ビルがそびえる ハイウェイコース

一般道から高速道路へと合流する市街地コース。エスケープゾーンがまったくなく、壁にヒットすると挙動が一挙に乱れ、大幅なタイムロスに。全域において、トップスピードからの高度なブレーキングが要求されます。




NIGHT SECTION B
ナイトセクションB



市街地に特設された夜間コース

NIGHT SECTION Aの下を通る市街地コース。ハイスピードからのフルブレーキングで飛び込む直角コーナーやシケイン、道幅が突如狭くなるトンネルなど、至るポイントに難所が設けられています。





HEAT STAGE 1000
ヒートステージ1000

全長1Kmのストレートコース

辺境の地に設けられた1000mの直線コース。スタートの加速力はもちろんのこと、中～高回転域のスピードの乗りも要求されます。



INDUSTRIAL 400
インダストリアル400

工業地帯が舞台のゼロヨンコース

工業地帯に設けられた400mの直線コース。勝負はスタートの加速力でおおよそ付いてしまうので、ギア比の調整を入念に行いましょう。



レースリスト

		レース名	必要ドライバーライセンス	排気量制限
OFFICIAL RACE	ENTRY CLASS	ENTRY CLASS CUP	ENTRY	1000cc以下
		ENTRY CLASS SPECIAL RACE	ENTRY	1000cc以下
	B CLASS	B CLASS CUP ※1	B	1600cc以下
		B CLASS SPECIAL RACE ※1	B	1600cc以下
	A CLASS	A CLASS CUP ※2	A	2000cc以下
		A CLASS SPECIAL RACE ※2	A	2000cc以下
	SA CLASS	SA CLASS CUP ※3	SA	無制限
		SA CLASS SPECIAL RACE ※3	SA	無制限
EVENT RACE		McDonald's OPEN RACE	ENTRY	無制限
		MEGANE SUPER OPEN RACE	ENTRY	無制限
		ANA OPEN RACE	ENTRY	無制限
		WONDA NOVICE CAR CUP	ENTRY	1000cc以下
		LAWSON ORIGINAL CAR CUP	ENTRY	1000cc以下
		NA SMALL CAR RACE	ENTRY	1000cc以下
		AJINOMOTO TIME ATTACK	ENTRY	無制限
		Calbee TIME ATTACK	ENTRY	無制限
		0-400 TOURNAMENT	ENTRY	無制限
		0-1000 TOURNAMENT	ENTRY	無制限
		KIRIN NOVICE CAR CUP	B	1800cc以下
		TARAMI ORIGINAL CAR CUP	B	1800cc以下
		NA LIGHT CAR RACE	B	1800cc以下
		NTT COMMUNICATIONS NOVICE CAR CUP	A	無制限
		JOMO ORIGINAL CAR CUP	A	無制限
		NA LARGE CAR RACE	A	無制限
		Pioneer MAX SPEED	SA	無制限
		BRIDGESTONE ENDURANCE	SA	無制限

市販車	ワークスカー	オリジナルカー	レースタイプ
○	○	○	シリーズ戦（全3戦）
×	○	○	1戦のみ
○	○	○	シリーズ戦（全4戦）
×	○	○	1戦のみ
○	○	○	シリーズ戦（全5戦）
×	○	○	1戦のみ
○	○	○	シリーズ戦（全6戦）
×	○	○	1戦のみ

市販車	ワークスカー	オリジナルカー	レースタイプ
○	○	○	1戦のみ
○	○	○	1戦のみ
○	○	○	1戦のみ
○※4	×	×	シリーズ戦（全3戦）
×	×	○	シリーズ戦（全3戦）
○※5	○※5	○※5	シリーズ戦（全3戦）
○	○	○	1戦のみ
○	○	○	1戦のみ
○	○	○	トーナメント戦（全4戦）
○	○	○	トーナメント戦（全4戦）
○※4	×	×	シリーズ戦（全3戦）
×	×	○	シリーズ戦（全3戦）
○※5	○※5	○※5	シリーズ戦（全3戦）
○※4	×	×	シリーズ戦（全3戦）
×	×	○	シリーズ戦（全3戦）
○※5	○※5	○※5	シリーズ戦（全3戦）
○	×	○	1戦のみ
○	×	○	1戦のみ

「CHAMPIONSHIP」モードの「OFFICIAL RACE」と「EVENT RACE」のレース一覧です。それぞれ必要ライセンスや排気量制限などのレギュレーションを併記しているので、レース参戦の際にチェックしておくといいでしょう。

※1
「ENTRY CLASS CUP」と「ENTRY CLASS SPECIAL RACE」をともに優勝している場合のみ参戦可能。
※2
「B CLASS CUP」と「B CLASS SPECIAL RACE」をともに優勝している場合のみ参戦可能。
※3
「A CLASS CUP」と「A CLASS SPECIAL RACE」をともに優勝している場合のみ参戦可能。
※4
エンジン無改造の市販車のみ参戦可能。
※5
NA（自然吸気）エンジン搭載車のみ参戦可能。

SEGA GT HOMOLOGATION SPECIAL TECHNICAL NOTE

© SEGA ENTERPRISES, LTD. 2000
株式会社セガ・エンタープライゼス http://www.sega.co.jp/

HDR-0094